

l'honorable député de Marquette (M. Watson), qui représente le parti libéral du Manitoba dans cette chambre, diffère aussi d'opinion avec l'honorable député de Norfolk-nord, sur la question de venir en aide à la construction des chemins de fer.

Il semble que l'honorable député ne soit lui-même que lorsqu'il est inconséquent. Il était dans cette chambre en 1888, quand sir Charles Tupper, alors ministre des finances, présenta une résolution relative à l'octroi de \$15,000,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et un retrait de la clause du monopole. On proposa un amendement à cette résolution, et le dernier paragraphe de l'amendement portait que cette somme de \$15,000,000 devait être appliquée à la construction d'embranchements dans la province du Manitoba. L'honorable député vota en faveur de cet amendement. Après avoir agi ainsi, les remarques qu'il a faites ce soir sont très illogiques, car l'embranchement Glenboro' et l'embranchement de Souris sont précisément les lignes auxquelles on voulait faire appliquer ces \$15,000,000, et c'est sur mes instances et celles des personnes qui demandaient l'octroi de cette subvention en terres, que le ministre a soumis ce projet de subvention de 6,400 acres par mille. Les membres du parti libéral au Manitoba ne sauront pas gré à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ni à tout autre député qui s'oppose à cette motion, de l'attitude qu'ils ont prise, car lorsque je dis que pas un acre des terres données à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour l'un ou l'autre des embranchements que j'ai mentionnés, sera situé dans le Manitoba, il serait injuste de la part du parlement de déclarer que cette compagnie ne possèdera des terres qu'à la condition de les vendre à un prix déterminé par acre.

M. SPROULE : Le but pour lequel on donne des terres est de venir en aide à la construction des chemins de fer et de créer une garantie sur laquelle les compagnies puissent obtenir de l'argent. Si le gouvernement se réservait le droit de fixer le prix des terres, aucun capitaliste ne songerait à prêter un sou sur une garantie comme celle-là. Supposons que la proposition soit faite, les capitalistes répondraient aussitôt qu'ils ne connaissent pas les prix auquel les terres se vendront, que le gouvernement à le droit de fixer le prix, et après que la compagnie aurait dépensé de l'argent et augmenté la valeur des terres pour ses propres fins, le gouvernement pourrait subséquemment fixer un prix si bas qu'il ne suffirait pas pour payer l'intérêt sur le capital engagé. Une telle politique serait des moins fondées en raison. L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a dit que cela serait dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer et du pays. Peut-être, pour que les compagnies de chemin ; de fer puissent obtenir de l'argent pour construire leurs chemins, mais même dans ce cas, il leur serait virtuellement impossible d'aller sur les marchés monétaires effectuer des emprunts pour mettre leurs entreprises à exécution.

M. MILLS (Bothwell) : Je ne crois pas qu'il y ait autant de difficulté que le dit l'honorable député à fixer le prix ni que, si le prix était fixé, les terres auraient aussi peu de valeur qu'il voudrait le faire croire au comité. Dans le premier projet de construction du chemin de fer canadien du Pacifique, il était stipulé que le prix des terres serait arrêté de temps à autre entre le gouvernement et la compa-

gnie. Il n'y a eu en réalité aucune difficulté à s'entendre sur un prix. Ce que le gouvernement désire, je suppose, dans la construction des chemins de fer, c'est de servir l'intérêt public et la chambre ne ratifie ces subventions qu'à titre de moyen pour arriver à ce but. En constituant les compagnies de ce chemin de fer et en leur faisant du bien, nous n'avons rien à gagner, sauf le bien que ces chemins, sont susceptibles de faire au pays. Si la compagnie de ce chemin de fer constituée dans ce cas-ci ne devait pas coloniser promptement le pays, le but pour lequel on lui vient en aide ne serait pas atteint.

Nous avons deux questions importantes à considérer. Il y a la question de savoir si le temps est venu de construire des chemins de fer dans cette région. L'honorable député de Selkirk (M. Daly) a parlé comme si c'était le devoir immédiat du parlement de construire tous les chemins de fer requis pour tout temps à venir dans ce pays. Il a prétendu que parce que certaines personnes se sont établies au Manitoba désireraient la prompt construction de ce chemin de fer dans cette province, nous serions inconséquents si nous ne désirions pas la construction immédiate d'un chemin de fer au pied des Montagnes Rocheuses. Il n'est pas dans l'intérêt de la population que les immigrants soient dispersés. Il y a beaucoup d'avantage à ce que les premiers établissements soient aussi denses que possible, et les dizaines de milliers de personnes, si nous obtenons ce nombre tous les ans, qui vont dans le Nord-Ouest feraient mieux de s'établir aussi près de Winnipeg que possible ; et ces établissements s'étendraient graduellement vers l'ouest, et des chemins de fer se construiraient de temps à autre pour satisfaire les besoins de la population à mesure que le pays s'établirait. Il y a beaucoup d'avantage à adopter cette politique. Nous avons à considérer si on a utilisé toutes les facilités de ces chemins de fer qui existent actuellement au prix d'une dépense très considérable causée par le sacrifice d'une très grande partie du domaine public. Est-ce que les nouveaux colons ont mis à profit ces facilités existantes ? Je ne crois pas que le gouvernement ait étayé sa proposition ou soumis à la chambre quoi que ce soit qui justifie cette dépense, et c'est un très grave gaspillage des deniers publics et des ressources publiques que de construire des chemins de fer dans différentes régions, quand il reste à coloniser de grandes étendues de terres beaucoup plus rapprochées qu'on devrait coloniser aussitôt que possible.

Mais passons pour le moment. L'autre question est de savoir comment donner cette aide à ces chemins de fer, sans mettre obstacle à la colonisation. Un honorable député de la droite a prétendu que les terres dans le sud du Manitoba pour lesquelles la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique demande de \$4 à \$10 par acre valent ce prix. Si c'était la valeur réelle de ces terres, elles seraient colonisées beaucoup plus rapidement qu'elles le sont. Nous savons que cette région ne se colonise pas, qu'il n'y a rien approchant du chiffre de la population qu'on supposait exister avant que le recensement fût fait il y a deux ou trois ans ; et tous ceux qui compareront équitablement les concessions faites à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à même les terres publiques avec les facilités de chemin de fer offertes, seront déçus de la lenteur de la colonisation dans le sud du Manitoba.